

A tall de conclusió

Com hem vist en els exemples anteriors, posar en valor el paisatge pot ser una bona estratègia de desenvolupament local. Les iniciatives poden realitzar-se per iniciativa de l'administració o bé des d'entitats o particulars. En el cas de la custòdia del territori, es busca intervenir en el territori i el paisatge per millorar-ne l'estat, implicar-hi la ciutadania, ser una eina de gestió per als propietaris en col·laboració amb les entitats, i, sobretot, fer que tot el procés sigui satisfactori per a totes les parts que hi intervenen. Els àmbits en què s'actua són molt variats, tant pel que fa a la tipologia territorial com per les dimensions, la ubicació o els seus valors. El que és clar, però, és que el paisatge és un element d'interès principal de la custòdia. Actuant en elements concrets s'actua en el conjunt del paisatge, cercant la millor manera perquè les intervencions en facilitin la gestió de manera sostenible i innovadora.

Mitjançant acords de custòdia s'intervé en una gran diversitat de paisatges, com, per exemple, els espais fluvials. En aquest cas, els acords fan referència tant a la gestió de la flora i fauna aquàtica com a l'espai directe de bosc de ribera, camins i corriols al voltant dels rius i rieres, control d'espècies al·lòctones, etc.; és a dir, en tot el que configura els paisatges fluvials. Els acords de custòdia també poden fer referència als espais agraris, o agroforestals, amb acords per millorar algunes pràctiques i per exemple: recuperar basses o algunes zones humides; mantenir algun bosc singular o bosc madur, imprescindible per a algunes comunitats d'animals; recuperar i revalorar marges de pedra seca, associats a un determinat conreu tradicional, i a partir d'aquí també recuperar-ne algun producte, com pot ser oli d'oliveres centenàries, o fer compatible un conreu determinat amb el màxim respecte ambiental de la zona, com els arrossars i les zones de nidificació d'aus, etc. En definitiva, diferents iniciatives orientades a generar un paisatge variat i de qualitat. Altrament, els acords de custòdia poden produir-se també en espais marins, sovint més desconeguts, o si més no, amb més complexitat de gestió, ja que es troben en aigües públiques i són explotats comercialment pels pescadors. Els acords es destinen a donar a conèixer la riquesa d'aquests espais, tant de plantes marines com d'espècies d'animals, i responen a la necessitat que aquest bé públic es gestioni amb cura, tot preservant-ne el valor ambiental.

Cap a un paisatge portuari global

Ludovica Marinaro

Res no ha estat el mateix d'ençà el 26 d'abril de 1956, data en què l'*Ideal-X*, un vell petrolier reconvertit en vaixell mercant, salpà de Newark (Nova York) cap a Houston amb 58 contenidors de la mida d'un remolc de tràiler a bord. Ningú no es podia imaginar que l'aparició del contenidor metàl·lic d'aquell format canviaria l'aspecte de tots els ports del món. Tanmateix, l'ocurrència que tingué Malcom McLean en ple *boom* econòmic americà va significar un punt d'inflexió per al comerç marítim, que determinà una reorganització total del sistema portuari i de la seva morfologia. La racionalització dels mètodes d'emballatge, transport i emmagatzematge de les mercaderies, fàcils de reproduir en sèrie amb una solució de despesa continguda, fou un gran èxit perquè representava la reducció dels temps de càrrega i descàrrega dels vaixells i la posterior mecanització de les operacions logístiques, que permetia estalviar temps i mà d'obra, i, a més, reduïa els danys a la càrrega. Així és com neix el port modern, intermodal, tot i



Imatge 1. La utilització generalitzada del contenidor metàl·lic per al transport marítim ha derivat en la transformació de les instal·lacions portuàries de tot el món i la pràctica separació física del port i les ciutats.

que l'adopció plena del sistema a través de la construcció o la reconversió de les instal·lacions portuàries va tardar gairebé vint anys.

El període de més impuls del transport marítim en contenidors se situa entre el 1990 i el 2008, amb l'aparició determinant de la Xina al mercat global. El 2008 es registrà un moviment aproximat de 524,6 milions d'unitats TEU (Midoro i Parola, 2011) (sigla de l'anglès *twenty-foot equivalent unit*, “unitat equivalent a vint peus”, la unitat de mesura per indicar la capacitat de càrrega dels portacontenidors) a escala mundial. Malgrat la notable frenada que va comportar la crisi financera del 2009, actualment al voltant del 90 % del trànsit de mercaderies és per mar. D'aquest trànsit marítim mundial, el 19 % en termes de volum i el 25 % en termes de rutes marítimes travessa el Mediterrani, amb un increment del 124 % durant el període 2000-2015 (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, 2016). En un termini de només seixanta anys, un temps irrisori en comparació de la llarga història de les instal·lacions portuàries, la transformació radical del comerç marítim a escala global ha representat una mutació total de l'antiga morfologia del port, amb una especialització progressiva, així com la formació d'una separació entre el port i la ciutat, que sembla congènita al nou model. Aquesta fractura s'ha consolidat a través d'infraestructures dures, noves xarxes viàries i ferroviàries ràpides per al transport intermodal, espais exclusius per a les operacions de càrrega i descàrrega, grans ports interiors i espais de gestió associats. L'antiga continuïtat espacial dels teixits urbans de les costes mediterrànies es materialitzava de maneres diferents des dels amarradors fins a terra endins, per exemple en forma de *caruggi* i *vicoli* a Gènova, de *canebières* a Marsella o de rambles i carrers a Barcelona, que, al seu torn, connectaven les places i els mercats. Ara, tanmateix, aquest teixit es desfila progressivament des del moment en què s'impedeix que des del nucli principal es pugui accedir a aquest sistema de connexions tan viu: el mar.

La negació de l'accés al mar, que es consolidà entre els anys 1970 i 1990 amb restriccions progressives, va donar pas a una desconexió sistemàtica, amb la consegüent assimilació del port amb una zona industrial qualsevol sense relació amb el seu entorn. Ciutats com ara Nàpols, Gènova, Marsella, Barcelona i València es trobaren hermèticament tancades al mar, i els seus ciutadans, en conseqüència, perderen el costum de tenir-hi contacte; inicialment, des del punt de vista físic i, posteriorment, també

visual, eliminant-lo de l'esfera de la percepció quotidiana. El *genius loci* d'aquests antics sistemes urbans que veia els ports com a indrets altament significatius per a la ciutat, com a lloc híbrid de trobada i d'intercanvi de mercaderies i idees, es va anar substituint pel d'una economia globalitzada en què el port va esdevenir l'espai d'una empresa on es produïen només determinades operacions estandarditzades i automàtiques, les arrels de les quals eren empremtes d'asfalt i vies, amb uns interessos que es trobaven molt més enllà de la línia d'amarradors.

El dualisme pur entre port i ciutat es va començar a qüestionar durant els anys noranta, quan moltes ciutats històriques portuàries d'Europa aplicaren polítiques urbanes adreçades a recuperar el “lindar perdut” (Hall, 1992), provant de reobrir un camí cap al mar. La primera de totes, Barcelona, s'erigí en portaveu i model a Europa del que fou un *new deal* que va impulsar, durant els vint anys següents, un terme que avui coneix tothom: el front marítim o *waterfront*. El detonant fou la candidatura de la ciutat de Barcelona per als Jocs Olímpics del 1992. Durant els períodes 1983-1986 (candidatura dels Jocs) i 1987-1992 (realització de les infraestructures) es van dur a terme grans projectes de renovació urbana d'espais públics, infraestructures, la recuperació de zones del nucli històric, la construcció dels barris olímpics, la prolongació de la Diagonal i, òbviament, el Port Vell. Aquesta intervenció es va replicar aviat a Gènova al gran projecte del Porto Antico, de l'estudi RPBW de Renzo Piano —impulsat amb motiu de la commemoració del cinquantenari del descobriment d'Amèrica, conegut a Itàlia com les Colombiadi—, i a l'exposició universal especialitzada “Cristòfor Colom: el vaixell i el mar”, del 1992, així com en d'altres de més recents, com ara la del 2007 a València, decisiva en l'organització de la Copa Amèrica, o la de Marsella, que es va concloure l'any 2013,¹ en què fou capital de la cultura europea; aquell any, s'hi van descentralitzar les estructures del port comercial i s'hi va executar el projecte del Port Vell, que es va dedicar a activitats d'oci.

Els quatre exemples anteriors van tenir lloc en estructures portuàries obsoletes, que ja havien deixat d'estar destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies i al desembarcament de creuers turístics. Quan van entrar en

¹ La gran operació de renovació del port francès s'endegà el 1995 amb la construcció de l'Euromediterranée i el gran projecte de construcció de la Cité de la Méditerranée.

desús, l'Administració es va haver de plantejar quina funció assignar-los de manera que esdevinguessin espais amb una renovada qualitat de vida per a ciutadans i visitants. En les operacions que es desenvolupen en ports antics o espais que han deixat de tenir les característiques estructurals necessàries per respondre a les exigències del port modern, l'obertura física dels espais en desús es negocia i es duu a terme a partir de cessions que confirmen la permanència d'una dicotomia implícita i aparentment insoluble —port o ciutat—, que contrasta clarament amb el caràcter híbrid i la barreja d'usos del vell *port empori* que determinava el caràcter distintiu de la ciutat. A Itàlia, després de la segona postguerra i fins avui, el port ha seguit lògiques diferenciades de les que regulen i governen la ciutat i els seus creixements, ja que disposa de jurisdicció pròpia i es gestiona per mitjà de plans especials, els plans reguladors portuaris.² Això l'ha convertit en una entitat que supera la concepció de “port-infraestructura” i assumeix el rol de “centre de serveis, element de l'oferta logística d'un territori, peça integrada d'un sistema global”³ (Pellegrino, 2008).

El port, avui

Amb la revolució que va introduir el Conveni europeu del paisatge, ha minvat la submissió absoluta del valor de l'espai urbà als interessos econòmics. En aquest sentit, el Conveni explicita en el seu preàmbul que el paisatge “té un paper important en els àmbits cultural, ecològic, mediamambiental i social, que constitueix un recurs favorable per a l'activitat econòmica i que si es protegeix, es gestiona i se'n fa una ordenació adequada pot contribuir a la creació de llocs de treball” (Consell d'Europa, 2000: preàmbul). El creixement progressiu del valor econòmic del paisatge, tal com el defineix el conveni, implica la necessitat de comparar els diversos escenaris de transformació.

² S'institueixen a Itàlia amb la Llei 84/1994, de 28 de gener, de reordenament de la legislació en matèria portuària.

³ En relació amb aquesta evolució, no resulta sorprenent que, a Itàlia, el Decret legislatiu 2036, de 6 de novembre, hagi introduït una definició precisa de *port* (traduint de manera gairebé literal de la Directiva 2005/65/CE) com a “qualsevol zona especificada de terra i aigua amb instal·lacions i equips adreçats a facilitar les operacions de transport marítim comercial”.

Aquest aspecte adquireix una gran importància i urgència pel que fa a les agendes de transformació del territori mediterrani, a causa de la manca endèmica d'espai i l'estratificació múltiple dels paisatges litorals de tota la conca mediterrània, que des de sempre ha contingut les zones més densament poblades del planeta (Braudel, 1987) i que, per tant, presenta un patrimoni paisatgístic, natural i cultural d'una riquesa extraordinària. Zones protegides, nuclis arqueològics, platges, ports i zones productives hi conviuen i generen paisatges densos, multiculturalment i d'una alta complexitat. Per això, amb el temps s'ha demostrat que una resposta planificada centrada en lògiques alternatives i monofuncionals resulta totalment ineficaç i, fins i tot, comporta el perill de suprimir patrimoni paisatgístic. El port modern no solament respon des de fa temps a lògiques alienes a les dinàmiques locals, sinó que, a més, està vinculat a les fluctuacions del mercat global, la qual cosa tendeix a imposar una organització territorial estàndard que requereix espais creixents i condicions fixes. Aquestes condicions topen inevitablement amb les nombroses ànimes dels paisatges urbans dels quals formen part i amb els desitjos mateixos de la societat civil, el descontentament de la qual ha provocat sovint iniciatives que han obstaculitzat l'aprovació de plans reguladors portuaris. En conseqüència, han dificultat el desenvolupament del port tal com s'entén normalment en un escenari de creixement sense límits.

Per restablir l'equilibri entre desenvolupament i integració territorial, al llindar del 2000, el port se sotmeté a reglamentacions i restriccions normatives relacionades amb l'impacte ecològic, les emissions, la contaminació de les aigües, etc., fet que va contribuir a l'aparició d'una tendència ecologista en el desenvolupament portuari amb el fenomen dels ecoports. Aquesta atenció renovada pel medi ambient als ports europeus ha tingut unes repercussions positives clares, però en aquest discurs de regeneració i renovació encara hi ha un gran absent: el paisatge. Davant de l'agudització de les tensions amb la societat civil i l'actual demanda de creixement dels ports exercida pel mercat, les autoritats portuàries han decidit adoptar una política més oberta, que persegueix generar un diàleg positiu amb les realitats locals per mitjà d'iniciatives pioneres i instruments diversos. Entre les diferents vies per aconseguir-ho figuren la creació d'associacions internacionals en forma de xarxa de ciutats portuàries, com ara l'Associa-

ció Internacional de Ciutats Portuàries (més coneguda per la sigla francesa AIVP⁴), l'establiment d'oficines específiques per a la relació amb el territori, o el desenvolupament d'intervencions i projectes de transformació urbana. Alguna cosa està canviant, com es constata tant en els ports petits com en els grans del món, així com en l'intent, per part d'aquests organismes, d'instaurar un diàleg que n'afavoreixi la prosperitat. El missatge que transmeten és "el port no és un perjudici, no som dolents", i les modalitats com es comunica i s'aplica aquest missatge al territori són diferents en forma, temps i mitjans: des d'actuacions senzilles i efímeres fins a intervencions complexes de transformació. Hi ha bons exemples que poden inspirar reflexions interessants per replantejar la relació entre port i ciutat durant la vida activa dels ports.

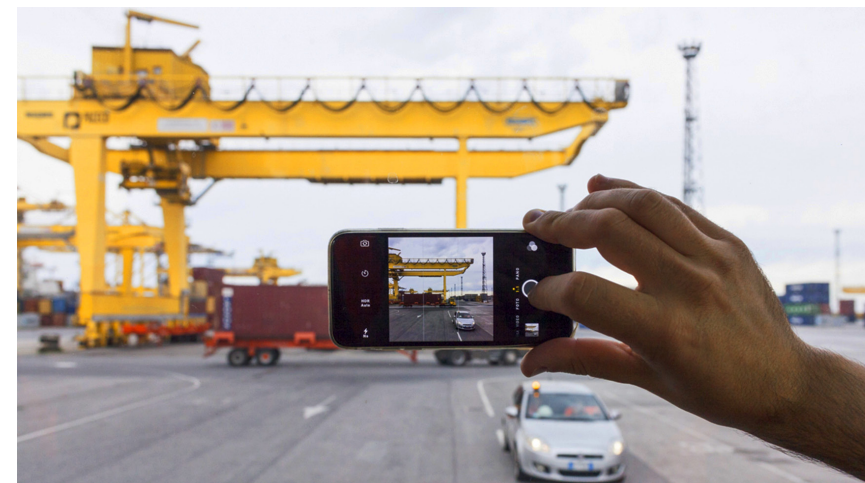
A Trieste, l'any 2015 el port va obrir literalment les portes a la ciutat amb unes jornades de portes obertes, els Open Days, en què s'oferien visites guiades que permetien accedir temporalment a zones restringides des de feia anys. Moltes altres autoritats portuàries han organitzat esdeveniments semblants, entre les quals hi ha les de Melbourne⁵ i Rotterdam.⁶ En el cas de Trieste, una característica interessant de l'experiència va ser la combinació d'aquests esdeveniments amb la creació d'un Instameet, que consisteix en la confecció d'una col·lecció digital d'imatges a través d'una aplicació per a telèfons intel·ligents que reuneix, mitjançant una etiqueta, totes les fotografies que fan els visitants al port. L'efecte d'aquesta senzilla operació és la interacció del públic amb l'espai, de manera que s'activa un mecanisme de reapropiació de l'indret per mitjà de la fotografia i s'estimula la creació d'un nou imaginari del port. L'àlbum digital que s'ha creat, disponible en línia a la pàgina de l'aplicació, és el producte de la percepció col·lectiva d'aquest espai, des de detalls senzills fins a perspectives completes, que roman visible i d'alguna manera també accessible, fins i tot quan el port ha recuperat la seva activitat normal.

⁴ Podeu obtenir més informació sobre l'Associació Internacional de Ciutats Portuàries a: <http://www.aivp.org>.

⁵ Podeu obtenir més informació del cas de Melbourne a: <http://www.portofmelbourne.com/community-and-recreation/visiting-the-port/boat-tours>.

⁶ Podeu obtenir més informació del cas de Rotterdam a: <https://en.rotterdam.info/agenda/world-port-days/>.

La recuperació de la percepció visual d'aquests llocs amagats durant anys adquireix un rol destacat per inserir-los a les dinàmiques de la ciutat a la qual pertanyen; per això, esdeveniments temporals com aquests, si es repeteixen en el temps i s'integren en l'oferta l'actes de la ciutat, contribueixen a restablir el vincle del port amb la ciutat.



Imatge 2. Durant els Open Days del 2015 al port de Trieste, es va animar els visitants a penjar fotografies a l'aplicació Instameet, amb l'objectiu d'afavorir la interacció del públic amb l'espai i de permetre-li reapropiar-se de la instal·lació portuària.

Hi ha tota una sèrie d'iniciatives amb un abast més ampli que conjuguen l'esfera de l'art i de la cultura en una combinació guanyadora, tal com va succeir en el port francès de Saint-Nazaire l'any 1990. La fructífera trobada entre les exigències de renovació urbana de la zona per part de l'Administració i la sensibilitat de l'artista de *land art* Yann Kersalé va donar una nova vida a la zona dels antics *docks* del port, abandonats des de feia temps i en evident estat de degradació, centrant-hi el focus de l'atenció pública. La *Nuit des Docks*, inaugurada durant les Fêtes de la Mer, fou una instal·lació de gran prestigi que il·luminà la petita ciutat francesa sobre la possibilitat d'obrir els molls per passejar, trobar-se i socialitzar amb un gust diferent dels llocs habituals dedicats al lleure nocturn. L'experiència de Saint-Nazaire esdevingué de seguida font d'inspiració per a altres ciutats i preludi, alhora, de les intervencions de planejament de les zones alli-

berades del port i del Monstre⁷ que portà a terme, l'any 1995, Manuel de Solà-Morales, guanyador del concurs internacional del projecte Ville-Port. L'any 2009, l'antiga base submarina també va ser objecte de les incursions visionàries del paisatgista Gilles Clement, que hi va plantejar diversos jardins que creixen lliurement, sense intervenció. Així doncs, aquesta iniciativa conjunta de l'Administració pública i les autoritats portuàries promou esdeveniments culturals i intervencions no invasives, que atreuen l'atenció pública i estimulen una nova percepció i l'interès per aquests indrets.

Alguns ports, en canvi, han centrat l'atenció en projectes lligats a la sostenibilitat ambiental, és a dir, majoritàriament adreçats a la contenció i la millora de l'impacte sobre l'aire, l'aigua i el sòl, com ara el programa Green Port de Venècia o el projecte Beauport 2020 del port del Quebec. Un projecte interessant en aquest sentit per la interacció que crea amb la societat és el que ha impulsat el gegantí port de Rotterdam. Aquí, el sistema de monitoratge mediambiental empra les noves tecnologies i afavoreix la participació directa dels ciutadans amb el sistema We-nose, una xarxa de més de 150 sensors digitals (*e-noses*) distribuïts per tota l'àrea urbana directament adjacent al port per controlar constantment la qualitat de l'aire i evitar en temps real possibles emissions anòmales o disfuncions. Es tracta d'una xarxa de sensors amb la qual els ciutadans poden interactuar directament, informant l'Agència de Protecció Ambiental de Rijnmond (DCMR Milieudienst Rijnmond) de possibles olors anormals. Al port de Rotterdam, que amb el seu creixement ha absorbit barris sencers, disposa de barreres i tanques que procuren separar-lo físicament dels veïns però l'aire que s'hi respira circula sense barreres. Per això, complir determinats requisits per garantir la qualitat de l'aire esdevé un objectiu prioritari per fomentar la qualitat dels entorns de vida i treball i, alhora, aprofitar per sensibilitzar els ciutadans sobre la qualitat de l'aire.

En canvi, actuar sobre la permeabilitat física de les zones portuàries requereix inversions i esforços programàtics segurament més importants, però constitueix una política a més llarg termini que algunes autoritats portuàries han decidit aplicar amb convicció perquè el port pugui continuar creixent com a empresa adquirint noves àrees d'expansió. És el cas de Mel-

⁷ Nom amb què la població anomenava la base submarina projectada pels germans Chapuisat durant la Segona Guerra Mundial.

bourne, amb la renovació del Webb Dock, en el marc del Port Capacity Project, impulsada per l'autoritat portuària l'any 2012. El projecte de la nova terminal, que assoleix una capacitat d'1 milió de TEU l'any, va anar acompanyat d'un detallat estudi de l'any 2011 sobre paisatge i avaluació de l'impacte visual, del qual es conclou la necessitat de garantir la continuïtat espacial i l'accessibilitat de la línia de costa per als ciutadans, a fi de no privar-los d'una perspectiva i d'un itinerari que ja forma part del circuit urbà. No es tracta d'una intervenció que destaquï per una arquitectura ambiciosa, ans al contrari: Webb Point és un passeig amb carril bici i un petit edifici amb funció de punt d'observació que manté un caràcter minimalista i sobri. La seva característica principal és la voluntat de no interrompre la continuïtat física i de percepció amb les zones actualment destinades a port, zones que en el futur podrien tornar a la ciutat, si escau, desterrant l'alienació d'una part considerable de la costa austral en la consciència dels ciutadans.

La transformació de la ciutat en paral·lel al port es pot dur a terme, doncs, sense friccions, tot posant l'accent en la dimensió temporal per calibrar l'ús dels espais i no tant en l'atribució d'una vocació unívoca. Projectar noves formes de coexistència de les zones portuàries en actiu amb la ciutat implica concebre els espais públics de manera que puguin respondre a un primer requisit fonamental de flexibilitat. D'aquesta manera es garanteix el desenvolupament de diferents activitats que es consideren compatibles sense la necessitat de construir una infraestructura amb instal·lacions que indiquin inequívocament que un ús és preponderant sobre l'altre. Els espais públics d'aquest tipus, concebuts amb aquest objectiu, estan sempre disponibles i oberts per contenir els usos espontanis que en faci la ciutadania, amb llibertat segons el públic a qui s'adrecen. Comprenen, doncs, activitats espontànies, heterogènies i mixtes que podrien no haver-se previst durant la fase de projecte. L'absència d'una sèrie d'infraestructures que codifiquin de manera implícita la jerarquia d'ús unívoca convida al tracte social igualitari i a la coexistència respectuosa dels usos, des del descans fins al joc dels infants, el pas de bicicletes, la pràctica d'activitats esportives lleugeres, etc., perquè el projecte no indueixi a una classificació dicotòmica entre activitats correctes o errònies, sempre que siguin legals. No obstant això, aquests nous espais haurien de garantir i comunicar inequívocament un rol de connexió espacial i de percepció contínua. Els espais ubicats entre

el port i la ciutat sovint neixen per sostracció, retalls conquerits que, per estar vius, han d'estar connectats als espais públics funcionals i atractius de la ciutat que els envolta. Entre les experiències detectades viatjant per ports del món, segurament la que més destaca és la del port d'Auckland, a Nova Zelanda, perquè és la que millor es correspon amb aquesta descripció. Per tant, no és casualitat que aquesta instal·lació hagi obtingut el Premi internacional de paisatge Rosa Barba 2014, la qual cosa indica l'existència, per fi, d'una via factible per reinventar la relació entre port i ciutat. El projecte dels estudis d'arquitectura del paisatge TCL i WA endegat el 2008 i conclòs el 2011 s'estén sobre una superfície d'1,8 hectàrees alliberades de les funcions portuàries, que se segueixen desenvolupant a les zones adjacents. Els responsables del projecte van crear intencionadament uns espais flexibles amb un grau molt baix d'infraestructures construïdes, de manera que les instal·lacions mateixes de l'espai urbà poguessin esdevenir una oportunitat per a nous usos creatius en comptes d'una limitació.

A Auckland, la North Wharf Promenade i el Silo Park són espais contemporanis, espais públics que no esborren la memòria productiva del port vell i que fan que tot allò preexistent no es converteixi en vestigis estàtics, sinó en nous elements d'un espai públic dinàmic, amb un llenguatge nou, totalment diferent del que s'empra en altres espais públics de la



Imatge 3. El projecte del front marítim d'Auckland ha conservat la memòria i el patrimoni portuari sense convertir-lo en vestigi estàtic, sinó que l'ha integrat en un espai dinàmic i obert a nous usos per a la població de la ciutat.

ciutat. Amb aquest tipus d'intervencions, es reforça la identitat dels llocs, sense camuflar-los ni canviar-los. Aquest projecte, a banda de l'èxit de la crítica, ha obtingut un reconeixement enorme per part de l'opinió pública, especialment per la capacitat de materialitzar la transformació en dos fronts paral·lels i anàlegs, el físic i l'imaginari del paisatge, de manera sistemàtica i sense ruptures.

Els projectes esmentats en aquest capítol il·lustren la manera com es poden imaginar noves formes de relacionar-se amb el port. Són experiències d'èxit que podrien inspirar altres ciutats portuàries, a tots els nivells de les administracions públiques que hi convergeixen. En motiu del seminari internacional, origen d'aquest llibre, es van dissenyar targetes postals dels casos d'estudi, dissenyades perquè els ciutadans les enviessin als ports de les seves ciutats, per demanar que, d'una manera o una altra, aquests espais es tornin a obrir a la ciutat.

Referències bibliogràfiques

BRAUDEL, Fernand (1987). *Il mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*. Milà: Bompiani.

COLLETTA, Teresa (2006). *Napoli città portuale e mercantile. La città bassa, il porto ed il mercato dall'VIII al XVII secolo*. Roma: Kappa Edizioni.

CONSELL D'EUROPA (2000). *Conveni europeu del paisatge* [en línia]. <<http://www.magrama.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/desarrollo-territorial/convenio.aspx>> [consulta: 25.10.2016].

HALL, Peter (1992). "Le aree portuali: una nuova frontiera urbana", *Casabella*, núm. 589, any LVI (abril), p. 30-45.

HOYLE, B. S. (1988). "I meccanismi dell'evoluzione dell'interfaccia porto città", dins B. S. Hoyle; D. A. Pinder; M. S. Husain. *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*. Milà: Mursia.

PORT CAPACITY PROJECT: *Landscape & Visual Impact Assessment* (8th novembre 2012). Docklands Victoria: Environmental Resources Management Australia. (Final Report).

LEVINSON, Marc (2007). *The box. La scatola che ha cambiato il mondo*. Milà: Egea.

MIDORO, Renato; PAROLA, Francesco (2011). *Le strategie delle imprese nello shipping di linea e nella portualità*. Milà: FrancoAngeli.

NOGUÉ, Joan (2010). *Paisatge, territoris i societat civil*. València: Tres i Quatre.

CENTRO STUDIO CONFETRA (2016). *Nota Congiunturale sul trasporto Merci*, periodo di osservazione gennaio-giugno 2016. Any XIX - agosto 2016. [en línia]. <http://www.confetra.it/it/centrostudi/doc_pdf/notacongiunturale_NC2-2016.pdf> [consulta: 25.10.2016].

PELLEGRINO, Francesco (2008). "L'ambito portuale ed i piani regolatori portuali", *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, vol. VI.

PIANO, Renzo (1987). *Progetto per l'Esposizione Colombiana del 1992 nel Porto Antico*. [S.l.]: Renzo Piano Architetto, Building Workshop.

STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO (2016). *Italian Maritime Economy. Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama: dalle rotte globali, un Mediterraneo più Centrale*. Nàpols: Giannini Editore. (Annual Report; 3).